

LOKAAL BELEID MOBILITEIT EN RUIMTE IN DE STAD

Milieudefensie

Opiniepeiling onder inwoners van G-20

Februari 2018

Samenvatting en belangrijkste bevindingen

Achtergrond en doel

Milieudefensie zet zich in voor mobiliteit die het klimaat en de luchtkwaliteit zo min mogelijk belast en meer ruimte geeft aan mensen en groen. Met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2018 heeft Milieudefensie onderzoek laten doen onder inwoners van de twintig grootste gemeenten in Nederland. De uitkomsten geven inzicht in het draagvlak onder kiezers voor milieu- en klimaatvriendelijke mobiliteit in steden.

Het onderzoek is in januari 2018 door I&O Research uitgevoerd onder een representatieve groep van 3.244 inwoners van de twintig grootste gemeenten (G20).

Belangrijkste uitkomsten

Meerderheid van inwoners grote steden wil dat gemeente zorgt voor minder uitstoot van CO₂, minder luchtvervuiling en meer ruimte geeft aan groen

Thema's rondom mobiliteit, ruimtelijke inrichting en het beperken van vervuiling en CO₂-uitstoot worden door inwoners van de G20 gezien als belangrijke taken van de gemeente. Bijna zes op de tien stedelingen vindt dat hun gemeentebestuur (veel) meer moet doen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Een iets kleinere meerderheid wil dat er meer wordt gedaan aan het verminderen van de CO₂-uitstoot. Meer ruimte voor fietsers en openbaar groen in de stad is voor de helft ook belangrijk. Slechts één op de tien stedelingen pleit voor meer ruimte voor auto's in de stad.

In helft G-20 gemeenten is meerderheid voor verbeteren luchtkwaliteit in hun stad

Er zijn duidelijke verschillen tussen aanhangers van verschillende politieke partijen en tussen gemeenten. Zo wil ruim 80 procent van de GroenLinks stemmers dat hun gemeente meer doet aan het terugdringen van CO₂-uitstoot. Onder aanhangers van VVD en PVV is dit lager: van hen vindt resp. 40% en 29% dat hun gemeente hier (veel) meer aan moet doen. Als we kijken naar de steden staan Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Groningen bovenaan wat betreft de wens om CO₂-uitstoot aan te pakken en de luchtkwaliteit te verbeteren (55% tot 74% is voor). In Apeldoorn en Zoetermeer is de steun hiervoor lager (37% tot 39% is voor).

Meeste draagvlak voor gebruik deelauto's en uitstootvrij verkeer in binnenstad; in Amsterdam de helft voor verminderen aantal parkeerplaatsen

Het stimuleren van het gebruik van deelauto's kan, als beleidsmaatregel om de CO₂-uitstoot te verminderen, rekenen op veel steun (55% is voor). Onder de achterban van D66, PvdA, SP, en GroenLinks is er ook veel steun voor alleen nog uitstootvrij verkeer in de binnensteden toelaten en voor het autoluw maken van woonwijken (54% tot 75% is voor). De steun voor CO₂-uitstoot beperkende maatregelen is het grootst in Amsterdam. Daar staan veel inwoners ook achter het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen (50%). Deels kan dit verklaard worden door het relatief lage aantal autobezitters in Amsterdam vergeleken met de andere G20-gemeenten.

In alle gemeenten meerderheid voor uitstootvrij openbaar vervoer

Er is veel draagvlak voor maatregelen om de luchtkwaliteit in binnensteden te verbeteren. Ongeveer driekwart wil dat het openbaar vervoer uitstootvrij gemaakt wordt en is voorstander van het weren van vervuilende auto's uit de binnenstad. Wat betreft het autovrij maken van zondes rondom gevoelige bestemmingen is er veel variatie tussen de achterban van politieke partijen. Onder de VVD en PVV kiezers kunnen de autovrije zones rekenen op de steun van resp. 46% en 43%, terwijl onder de GroenLinks kiezers deze maatregel kan rekenen op de steun van 73%. De verschillen tussen gemeenten zijn ook groot: in Zaanstad steunt 76% van de inwoners deze mogelijke maatregel, terwijl in Haarlem 46% hier achter staat.

Meerderheid vindt dat meer ruimte voor fietsers en groen ten koste mag gaan van autoverkeer

Van twee derde van de inwoners van de G20 mag ruimte voor groen en fietsers ten koste gaan van de ruimte voor autoverkeer (64% groen; 65% fietsers). Meer ruimte voor groen mag niet ten koste gaan van de fietsers en andersom liever ook niet. Met uitzondering van Haarlemmermeer geldt dit voor alle G20-gemeenten.

Op de vraag of extra ruimte voor fietsers ten koste mag gaan van ruimte voor autoverkeer zijn er duidelijke verschillen naar politieke voorkeur en of men zelf wel of geen auto heeft. Onder de achterban van de PVV en het CDA vindt resp. 36% en 46% dat meer ruimte voor fietsers ten koste mag gaan van het autoverkeer, terwijl onder de achterban van D66 en GroenLinks resp. 80% en 87% dit vindt. Onder autobezitters is 58% voor deze maatregel, terwijl onder niet-autobezitters 79% hiervoor is.

In alle gemeenten steun voor korting op OV voor lage inkomens

Een meerderheid van de G20-inwoners vindt het een goed idee om inwoners met lage inkomens korting te geven op het openbaar vervoer. Dit geldt niet voor VVD kiezers; daarvan is 38% voor deze korting. Ook per stad zijn er verschillen. In Amsterdam, Rotterdam en Arnhem zijn bijna zeven op de tien inwoners voor korting voor lage inkomens, terwijl in Den Haag, Amersfoort en Zwolle ruim vijf op de tien inwoners hiervoor is.

1. Inleiding

1.1 Doel van het onderzoek

Milieudefensie wil een verandering in gemeentelijk beleid omtrent mobiliteit en ruimte in de stad teweegbrengen. Het stedelijk beleid moet in de ogen van Milieudefensie zo worden ingericht dat het de luchtkwaliteit, het klimaat en de gezondheid van inwoners zo min mogelijk belast. Met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2018 wil Milieudefensie inzicht krijgen in de mate waarin er onder inwoners van de twintig grootste gemeenten (G20) draagvlak is voor milieu- en klimaatvriendelijk beleid omtrent mobiliteit en ruimte in de stad. In dit onderzoek zijn zes door Milieudefensie voorgestelde thema's en bijbehorende maatregelen op het gebied van mobiliteit en ruimte in steden voorgelegd aan de inwoners van de G20. De thema's betreffen:

- 1 zorgen voor een betere luchtkwaliteit
- 2 het beperken van de uitstoot van broeikasgassen (CO₂) om klimaatverandering tegen te gaan
- 3 zorgen voor voldoende ruimte voor openbaar groen, ontmoetingsplekken en speeltuinen
- 4 zorgen voor voldoende ruimte voor fietsers in de stad
- 5 ervoor zorgen dat belangrijke voorzieningen in de stad bereikbaar zijn voor alle inwoners
- 6 zorgen voor voldoende ruimte voor auto's in de stad

1.2 Onderzoeksverantwoording

I&O Research voerde van 11 januari tot en met 22 januari 2018 een online onderzoek uit naar de standpunten van de inwoners van de G20 omtrent mobiliteit en ruimte in de stad. In totaal hebben 3.244 personen meegedaan aan het onderzoek. Het aantal deelnemers per gemeente varieert van 138 personen in Amersfoort tot 246 personen in Utrecht.

De onderzoeksresultaten zijn na herweging op gemeente, geslacht, leeftijd en politieke voorkeur representatief voor Nederlanders van 18 jaar en ouder in de G20, voor wat betreft deze achtergrondkenmerken. Indien de percentages niet optellen tot 100 procent, is dit het gevolg van afrondingsverschillen.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft in hoeverre de inwoners van de G20 van mening zijn dat hun gemeente meer moet doen op het gebied van de zes thema's. In de daarop volgende hoofdstukken wordt het draagvlak voor verscheidene beleidsmaatregelen binnen elk van de thema's besproken. In elk hoofdstuk is er aandacht voor de verschillen tussen de inwoners van de afzonderlijke gemeenten. Daarnaast worden opvallende verschillen tussen aanhangers van de zeven grootste politieke partijen (in de Tweede Kamer) in elk hoofdstuk besproken. In de bijlage van het rapport vindt u een volledig overzicht van de resultaten uitgesplitst naar aanhangers van deze politieke partijen. Tot slot, wordt in elk hoofdstuk enige aandacht besteed aan verschillen tussen oudere en jongere inwoners (65-plussers versus 35-minners), hoger en lager opgeleide inwoners (hbo/wo versus basisonderwijs, vmbo en eerste 3 jaar havo/vwo) en autobezitters en niet-autobezitters.

2. Moet de gemeente meer of minder doen?

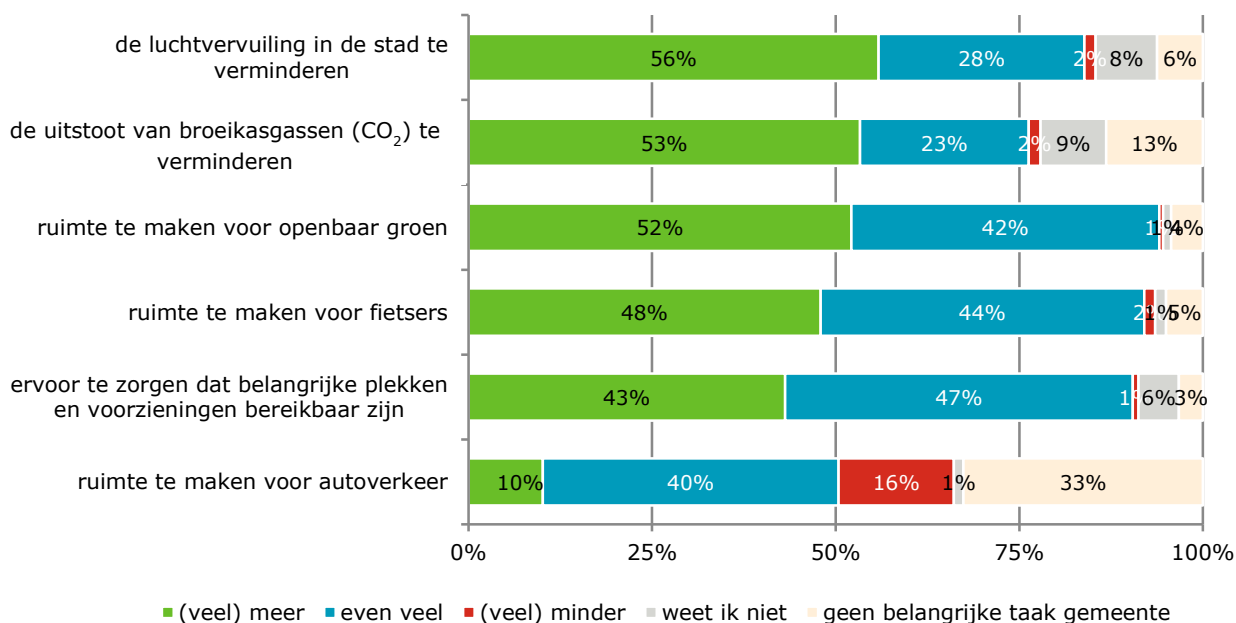
Inwoners van de G20 hebben hoge verwachtingen van hun gemeenten. Behalve als het gaat om ervoor zorgen dat belangrijke plekken bereikbaar zijn en als het gaat om ruimte maken voor fietsers en autoverkeer, wil een meerderheid van de inwoners dat hun gemeente (veel) meer doet als het gaat om de voorgelegde taken.

Een meerderheid van de SP kiezers (56%) is van mening dat de gemeente (veel) meer moet doen om de bereikbaarheid van alle inwoners te vergroten. 32% van de D66 kiezers deelt deze mening. Acht op de tien GroenLinks aanhangers (81%) vindt dat de gemeente (veel) meer moet doen om de uitstoot van CO₂ te verminderen, terwijl drie op de tien PVV aanhangers (29%) dit vindt.

Ouderen vinden vaker dan jongeren dat de gemeente (veel) meer moet doen op het gebied van de voorgelegde taken. Met uitzondering van ruimte maken voor autoverkeer, vinden mensen zonder auto vaker dat de gemeente (veel) meer moet doen dan mensen met een auto.

Figuur 1.

Moet uw gemeente meer of minder doen om ...



In Tabellen 1a en 1b zijn de verschillen weergegeven tussen de inwoners van de G20 in de mate waarin zij vinden dat hun gemeenten meer of minder moeten doen als het gaat om de zes voorgelegde taken.

De grootste verschillen bestaan er over de mate waarin gemeenten (veel) meer moeten doen om de CO₂-uitstoot te verminderen. In Amsterdam is 74% van de inwoners het hiermee eens, terwijl in Zoetermeer 37% het hiermee eens is. De kleinste verschillen bestaan over de mate waarin gemeente (veel) meer moeten doen om ruimte voor autoverkeer te creëren. In Eindhoven vindt 14% dat de gemeente op dit gebied (veel) meer moet doen, terwijl in Haarlemmeer 5% dit vindt.

Tabel 1a.

Verschillen tussen gemeenten in % inwoners dat vindt dat gemeente (veel) meer moet doen (per thema)

CO ₂ -UITSTOOT		LUCHTKWALITEIT		OPENBAAR GROEN				
1.	Amsterdam	74%	1.	Amsterdam	73%	1.	Rotterdam	64%
2.	Den Haag	61%	2.	Rotterdam	63%	2.	Tilburg	58%
3.	Groningen	57%	3.	Den Haag	62%	3.	Eindhoven	58%
4.	Rotterdam	55%	4.	Groningen	58%	4.	Zaanstad	56%
5.	Enschede	55%	5.	Eindhoven	55%	5.	Breda	56%
6.	Nijmegen	54%	6.	Enschede	55%	6.	Arnhem	55%
7.	Utrecht	54%	7.	Utrecht	53%	7.	Groningen	54%
8.	Amersfoort	52%	8.	Tilburg	53%	8.	Amsterdam	53%
9.	Zaanstad	48%	9.	Zaanstad	52%	9.	Nijmegen	53%
10.	Breda	48%	10.	Arnhem	51%	10.	Haarlem	52%
11.	Tilburg	47%	11.	Breda	51%	11.	Utrecht	50%
12.	Eindhoven	46%	12.	Amersfoort	49%	12.	Almere	48%
13.	Den Bosch	46%	13.	Almere	49%	13.	Amersfoort	46%
14.	Haarlem	44%	14.	Haarlem	47%	14.	Den Haag	46%
15.	Arnhem	43%	15.	Nijmegen	44%	15.	Haarlemmeer	45%
16.	Haarlemmeer	42%	16.	Zwolle	43%	16.	Den Bosch	44%
17.	Zwolle	42%	17.	Den Bosch	43%	17.	Enschede	44%
18.	Almere	41%	18.	Haarlemmeer	42%	18.	Apeldoorn	40%
19.	Apeldoorn	37%	19.	Apeldoorn	39%	19.	Zwolle	39%
20.	Zoetermeer	37%	20.	Zoetermeer	37%	20.	Zoetermeer	37%

Tabel 1b.

Verschillen tussen gemeenten in % inwoners dat vindt dat gemeente (veel) meer moet doen (per thema)

RUIMTE FIETSERS		BEREIKBAARHEID		RUIMTE AUTOVERKEER				
1.	Amsterdam	63%	1.	Amsterdam	53%	1.	Eindhoven	14%
2.	Groningen	61%	2.	Zaanstad	53%	2.	Rotterdam	13%
3.	Den Haag	56%	3.	Eindhoven	50%	3.	Den Haag	13%
4.	Zaanstad	54%	4.	Tilburg	50%	4.	Arnhem	13%
5.	Eindhoven	52%	5.	Enschede	49%	5.	Nijmegen	13%
6.	Amersfoort	52%	6.	Arnhem	45%	6.	Haarlem	12%
7.	Enschede	50%	7.	Rotterdam	44%	7.	Den Bosch	12%
8.	Utrecht	50%	8.	Nijmegen	44%	8.	Utrecht	11%
9.	Rotterdam	48%	9.	Haarlemmermeer	43%	9.	Zaanstad	11%
10.	Breda	41%	10.	Groningen	41%	10.	Enschede	10%
11.	Arnhem	40%	11.	Zwolle	41%	11.	Tilburg	10%
12.	Tilburg	40%	12.	Utrecht	41%	12.	Breda	10%
13.	Zwolle	40%	13.	Almere	38%	13.	Groningen	9%
14.	Haarlemmermeer	39%	14.	Haarlem	38%	14.	Apeldoorn	9%
15.	Den Bosch	36%	15.	Breda	37%	15.	Zoetermeer	9%
16.	Nijmegen	36%	16.	Amersfoort	37%	16.	Almere	8%
17.	Apeldoorn	35%	17.	Den Haag	34%	17.	Amsterdam	6%
18.	Haarlem	35%	18.	Den Bosch	34%	18.	Zwolle	6%
19.	Almere	33%	19.	Apeldoorn	32%	19.	Amersfoort	5%
20.	Zoetermeer	30%	20.	Zoetermeer	29%	20.	Haarlemmermeer	5%

3. Luchtkwaliteit - Draagvlak voor beleidsmaatregelen

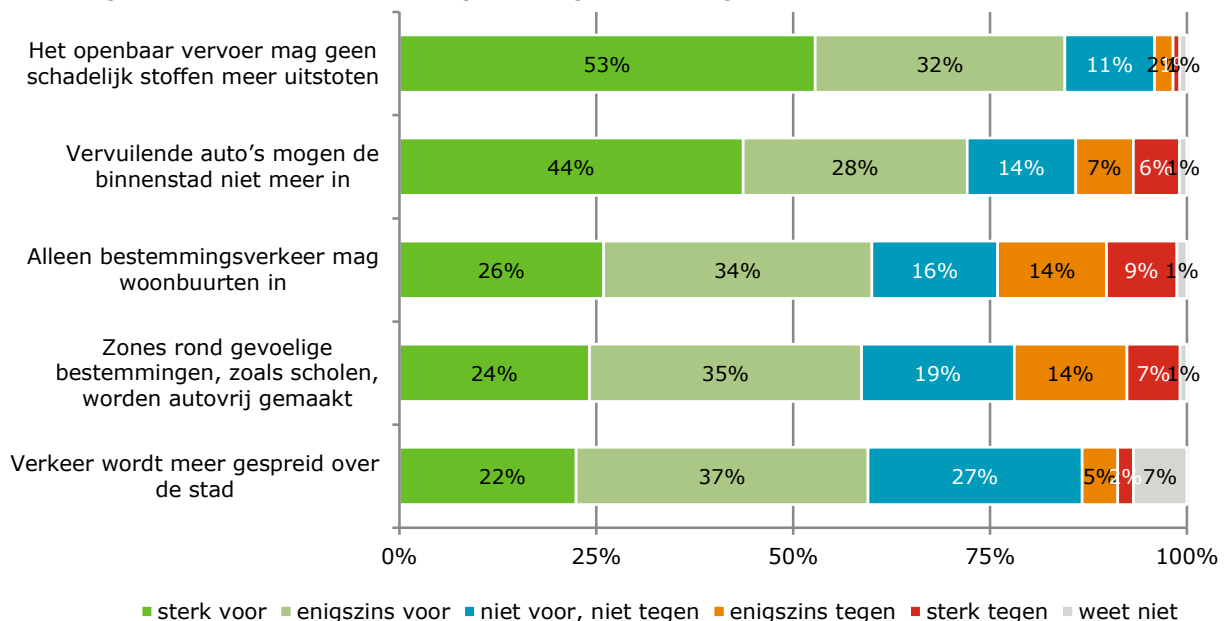
Er is onder de inwoners van de G20 veel draagvlak voor de voorgelegde maatregelen om de luchtkwaliteit in de gemeente te verbeteren. Een meerderheid is enigszins of sterk voor alle maatregelen. Zo is 85% voor het uitstootvrij maken van het openbaar vervoer en 59% voor het autovrij maken van zones rondom gevoelige bestemmingen, zoals scholen.

Het uitstootvrij maken van het openbaar vervoer kan rekenen op een ruime steun onder de aanhangers van alle politieke partijen. Wat betreft het autovrij maken van zones rondom gevoelige bestemmingen is er meer variatie tussen aanhangers van verschillende partijen. 72% van de GroenLinks kiezers is van mening dat dergelijke zones autovrij gemaakt moeten worden. Onder de VVD en PVV kiezers is er minder draagvlak voor deze maatregel, resp. 46% en 43% is ervoor.

Onder mensen met een auto kan de maatregel om zones rondom gevoelige bestemmingen autovrij te maken rekenen op minder steun (54% tegenover 69% onder mensen zonder auto). Alle maatregelen kunnen op meer steun rekenen van ouderen dan van jongeren. Zo is 76% van de ouderen van mening dat vervuilende auto's uit de binnenstad geweerd mogen worden, terwijl 63% van de jongeren deze maatregel steunt. Onder hoger opgeleiden is het draagvlak voor deze maatregel groter dan onder lager opgeleiden, resp. 78% en 66% is ervoor.

Figuur 2.

Kunt u aangeven in welke mate u voor of tegen de volgende maatregelen bent?



In Tabellen 2a en 2b zijn de verschillen weergegeven tussen de inwoners van de G20 in de mate waarin zij de voorgelegde beleidsmaatregelen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren steunen.

In alle gemeenten is een meerderheid voor het uitstootvrij maken van het openbaar vervoer en voor het weren van vervuilende auto's uit de binnenstad. De grootste verschillen tussen gemeenten zijn zichtbaar in het draagvlak voor het autovrij maken van zones rondom gevoelige bestemmingen, zoals scholen. In Zaanstad steunt 76% van de inwoners deze maatregel, terwijl in Haarlem 46% deze maatregel steunt.

Tabel 2a.

Verschillen tussen gemeenten in % inwoners dat (enigszins/sterk) voor de beleidsmaatregelen is

OV ZONDER UITSTOOT		GEEN VERVUILENDE AUTO'S BINNENSTAD		WOONBUURTEN VOOR BESTEMMINGSVERKEER		
1.	Amsterdam	91%	1. Amsterdam	89%	1. Amsterdam	73%
2.	Utrecht	90%	2. Den Haag	79%	2. Zaanstad	68%
3.	Amersfoort	88%	3. Utrecht	78%	3. Den Haag	65%
4.	Almere	88%	4. Amersfoort	77%	4. Utrecht	64%
5.	Den Haag	87%	5. Zaanstad	75%	5. Amersfoort	62%
6.	Zaanstad	87%	6. Tilburg	71%	6. Rotterdam	60%
7.	Enschede	86%	7. Groningen	71%	7. Eindhoven	59%
8.	Rotterdam	85%	8. Rotterdam	70%	8. Groningen	58%
9.	Groningen	84%	9. Den Bosch	70%	9. Tilburg	58%
10.	Den Bosch	84%	10. Arnhem	69%	10. Haarlemmermeer	57%
11.	Eindhoven	81%	11. Eindhoven	68%	11. Almere	57%
12.	Haarlem	80%	12. Enschede	66%	12. Enschede	55%
13.	Tilburg	80%	13. Haarlem	65%	13. Arnhem	55%
14.	Apeldoorn	80%	14. Almere	65%	14. Breda	54%
15.	Arnhem	80%	15. Zoetermeer	64%	15. Den Bosch	52%
16.	Breda	78%	16. Breda	63%	16. Zoetermeer	50%
17.	Zoetermeer	78%	17. Zwolle	62%	17. Nijmegen	49%
18.	Zwolle	77%	18. Nijmegen	59%	18. Zwolle	48%
19.	Nijmegen	77%	19. Haarlemmermeer	58%	19. Haarlem	47%
20.	Haarlemmermeer	76%	20. Apeldoorn	56%	20. Apeldoorn	47%

Tabel 2b.

Verschillen tussen gemeenten in % inwoners dat (enigszins/sterk) voor de beleidsmaatregelen is

GEVOELIGE ZONES AUTOVRIJ		SPREIDING VERKEER	
1. Zaanstad	76%	1. Zwolle	64%
2. Almere	67%	2. Eindhoven	63%
3. Zoetermeer	66%	3. Nijmegen	63%
4. Den Haag	64%	4. Groningen	62%
5. Amersfoort	64%	5. Amsterdam	62%
6. Amsterdam	62%	6. Breda	62%
7. Rotterdam	60%	7. Amersfoort	62%
8. Breda	58%	8. Apeldoorn	60%
9. Groningen	58%	9. Den Bosch	60%
10. Apeldoorn	57%	10. Rotterdam	60%
11. Arnhem	57%	11. Tilburg	59%
12. Eindhoven	55%	12. Haarlemmermeer	59%
13. Den Bosch	54%	13. Almere	58%
14. Enschede	54%	14. Utrecht	57%
15. Utrecht	54%	15. Haarlem	57%
16. Tilburg	53%	16. Arnhem	57%
17. Zwolle	52%	17. Den Haag	57%
18. Haarlemmermeer	51%	18. Zaanstad	56%
19. Nijmegen	50%	19. Enschede	55%
20. Haarlem	46%	20. Zoetermeer	47%

4. CO₂-uitstoot verminderen - Draagvlak voor beleidsmaatregelen

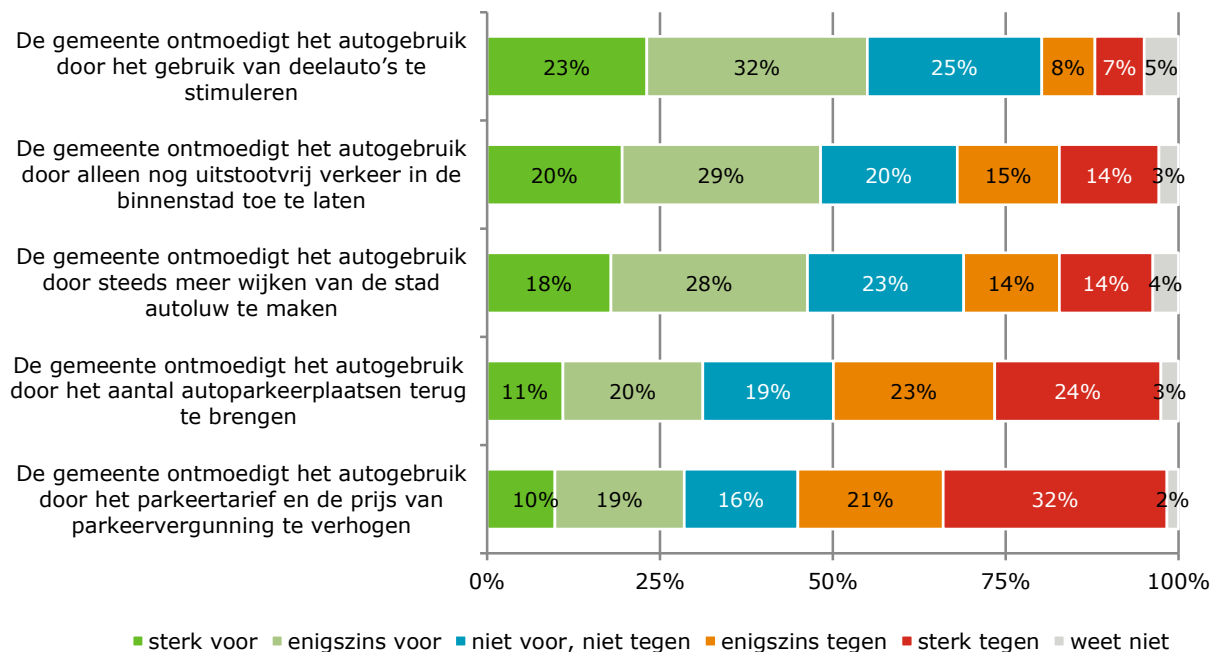
Het ontmoedigen van autogebruik door het gebruik van deelauto's te stimuleren is de enige maatregel om de uitstoot van broeikasgassen (CO₂) te verminderen die kan rekenen op steun van de meerderheid van de G20-inwoners (55%). Het ontmoedigen van autogebruik door het parkeertarief te verhogen is de enige maatregel waar een meerderheid van de G20-inwoners enigszins of sterk tegen is (53%).

Onder de achterban van D66, PvdA, SP en GroenLinks is er ook een meerderheid voor het ontmoedigen van het autogebruik door alleen nog uitstootvrij verkeer in de binnensteden toe te laten en door wijken van de stad autoluw te maken (54% tot 75% is voor). Het ontmoedigen van het autogebruik door het aantal parkeerplaatsen terug te brengen en de parkeertarieven te verhogen kan op minder steun rekenen onder VVD en PVV kiezers: bijna een vijfde van deze achterban is enigszins of sterk voor deze maatregelen.

Onder niet-autobezitters is een meerderheid voor het ontmoedigen van autogebruik door deelauto's te stimuleren, door alleen uitstootvrij verkeer in de binnenstad te laten en door wijken autoluw te maken, terwijl onder autobezitters een minderheid deze maatregelen steunt. Het autoluw maken van wijken in de gemeente kan daarnaast op meer steun rekenen onder ouderen dan onder jongeren (48% versus 40%). Het draagvlak voor alle beleidsmaatregelen om de CO₂-uitstoot te verminderen is groter onder hoger opgeleiden dan lager opgeleiden. Het grootste verschil is zichtbaar in het draagvlak voor het stimuleren van het gebruik van deelauto's: 64% van de hoger opgeleiden steunt deze maatregel tegenover 37% van de lager opgeleiden.

Figuur 3.

Kunt u aangeven in welke mate u voor of tegen de volgende maatregelen bent?



In Tabellen 3a en 3b zijn de verschillen weergegeven tussen de inwoners van de G20 in het draagvlak voor de voorgelegde beleidsmaatregelen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

Voor alle beleidsmaatregelen is de steun het grootst in Amsterdam. Zo kan het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen om het autogebruik te ontmoedigen rekenen op het meeste draagvlak in Amsterdam (50%). In Zoetermeer is slechts 13% van de inwoners hier enigszins of sterk voor. Het grootste verschil tussen gemeenten doet zich voor omtrent het alleen toelaten van uitstootvrij verkeer in de binnensteden: 66% van de inwoners van Amsterdam ondersteunt deze maatregel, terwijl 28% van de inwoners van Haarlemmermeer dit doet.

Tabel 3a.

Verschillen tussen gemeenten in % inwoners dat (enigszins/sterk) voor de beleidsmaatregelen is

DEELAUTO'S		ALLEEN UITSTOOTVRIJ VERKEER		WIJKEN AUTOLUW				
1.	Amsterdam	73%	1.	Amsterdam	66%	1.	Amsterdam	66%
2.	Den Haag	62%	2.	Utrecht	59%	2.	Zaanstad	52%
3.	Utrecht	61%	3.	Zaanstad	54%	3.	Groningen	52%
4.	Zaanstad	60%	4.	Den Haag	52%	4.	Den Haag	50%
5.	Groningen	59%	5.	Rotterdam	49%	5.	Utrecht	49%
6.	Haarlem	57%	6.	Den Bosch	49%	6.	Rotterdam	48%
7.	Arnhem	53%	7.	Amersfoort	48%	7.	Arnhem	47%
8.	Nijmegen	53%	8.	Groningen	47%	8.	Tilburg	46%
9.	Amersfoort	50%	9.	Tilburg	46%	9.	Amersfoort	43%
10.	Rotterdam	50%	10.	Arnhem	44%	10.	Enschede	39%
11.	Den Bosch	50%	11.	Almere	42%	11.	Almere	39%
12.	Tilburg	49%	12.	Haarlem	42%	12.	Eindhoven	38%
13.	Enschede	48%	13.	Enschede	42%	13.	Zoetermeer	38%
14.	Haarlemmermeer	48%	14.	Eindhoven	40%	14.	Haarlem	38%
15.	Almere	47%	15.	Breda	37%	15.	Haarlemmermeer	37%
16.	Eindhoven	45%	16.	Nijmegen	37%	16.	Zwolle	36%
17.	Zwolle	45%	17.	Zwolle	37%	17.	Breda	34%
18.	Zoetermeer	42%	18.	Apeldoorn	34%	18.	Den Bosch	32%
19.	Apeldoorn	41%	19.	Zoetermeer	32%	19.	Apeldoorn	32%
20.	Breda	40%	20.	Haarlemmermeer	28%	20.	Nijmegen	30%

Tabel 3b.

Verschillen tussen gemeenten in % inwoners dat (enigszins/sterk) voor de beleidsmaatregelen is

MINDER PARKEERPLAATSEN		HOGER PARKEERTARIEF	
1. Amsterdam	50%	1. Amsterdam	41%
2. Groningen	38%	2. Utrecht	39%
3. Zwolle	38%	3. Groningen	34%
4. Utrecht	35%	4. Amersfoort	33%
5. Amersfoort	35%	5. Den Bosch	29%
6. Den Bosch	33%	6. Tilburg	28%
7. Rotterdam	30%	7. Den Haag	27%
8. Breda	29%	8. Rotterdam	27%
9. Den Haag	29%	9. Zwolle	27%
10. Zaanstad	28%	10. Arnhem	27%
11. Apeldoorn	28%	11. Almere	26%
12. Arnhem	27%	12. Apeldoorn	25%
13. Eindhoven	26%	13. Haarlem	24%
14. Haarlem	25%	14. Zaanstad	23%
15. Almere	24%	15. Eindhoven	23%
16. Tilburg	23%	16. Nijmegen	20%
17. Nijmegen	22%	17. Enschede	19%
18. Enschede	20%	18. Haarlemmermeer	17%
19. Haarlemmermeer	16%	19. Zoetermeer	17%
20. Zoetermeer	13%	20. Breda	17%

5. Ruimte voor Openbaar Groen - Draagvlak voor beleidsmaatregelen

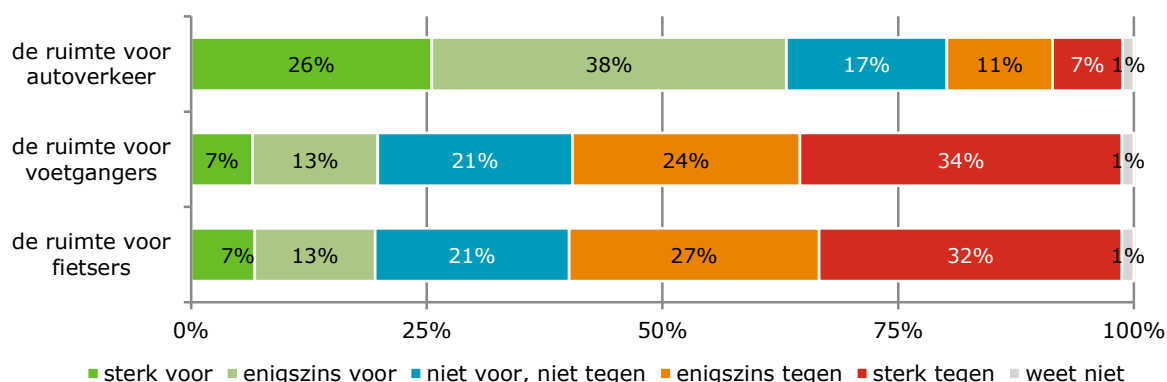
Als de gemeente ervoor kiest om meer ruimte te maken voor openbaar groen, dan is 64% van de inwoners enigszins of sterk voor dat deze ruimte ten koste gaat van de ruimte voor autoverkeer. Een meerderheid van de G20-inwoners is ertegen dat de extra ruimte voor openbaar groen ten koste gaat van de ruimte van fietsers of voetgangers, resp. 59% en 58%.

47% van de CDA en PVV kiezers vindt dat de ruimte voor openbaar groen ten koste mag gaan van autoverkeer, terwijl 83% van de GroenLinks kiezers achter dit idee staat. Onder de achterban van geen enkele politieke partij is een meerderheid van mening dat de ruimte voor openbaar groen ten koste mag gaan van de ruimte voor voetgangers of fietsers.

Zowel mensen met en zonder auto staan achter de maatregel om extra ruimte voor openbaar groen te maken ten koste van autoverkeer, respectievelijk 58% en 74%. Hoger opgeleiden zijn vaker van mening dat de ruimte voor openbaar groen ten koste mag gaan van autoverkeer dan lager opgeleiden (68% versus 55%). Jongeren vinden vaker dan ouderen dat de ruimte voor openbaar groen ten koste mag gaan van de ruimte voor voetgangers (31% versus 18%).

Figuur 4.

Als uw gemeente ervoor kiest om meer ruimte te maken voor openbaar groen, mag dit ten koste gaan van:



In Tabel 4 zijn de verschillen weergegeven tussen de inwoners van de G20 in de mate waarin zij vinden dat extra ruimte voor openbaar groen ten koste mag van ruimte voor autoverkeer, voetgangers en fietsers.

Haarlemmermeer is de enige gemeente waarin een minderheid van mening is dat extra ruimte voor openbaar groen ten koste mag gaan van autoverkeer (45%). De inwoners van Zwolle vinden relatief vaak dat de extra ruimte voor openbaar groen ten koste mag gaan van ruimte voor voetgangers en fietsers, respectievelijk 27% en 32%. In Zoetermeer is de steun hiervoor erg laag, respectievelijk 13% en 10%.

Tabel 4.

Verschillen tussen gemeenten in % inwoners dat (enigszins/sterk) ervoor is dat ruimte voor groen ten koste gaat van...

AUTOVERKEER		VOETGANGERS		FIETSERS				
1.	Amsterdam	77%	1.	Tilburg	28%	1.	Zwolle	32%
2.	Groningen	71%	2.	Zwolle	27%	2.	Apeldoorn	26%
3.	Den Haag	67%	3.	Apeldoorn	26%	3.	Arnhem	24%
4.	Haarlem	67%	4.	Arnhem	26%	4.	Tilburg	24%
5.	Utrecht	66%	5.	Rotterdam	23%	5.	Rotterdam	23%
6.	Tilburg	65%	6.	Haarlem	23%	6.	Enschede	23%
7.	Zaanstad	64%	7.	Breda	23%	7.	Zaanstad	22%
8.	Amersfoort	64%	8.	Haarlemmermeer	22%	8.	Haarlemmermeer	21%
9.	Almere	62%	9.	Almere	22%	9.	Groningen	21%
10.	Nijmegen	62%	10.	Zaanstad	21%	10.	Almere	20%
11.	Arnhem	60%	11.	Enschede	21%	11.	Den Bosch	20%
12.	Breda	58%	12.	Amersfoort	21%	12.	Breda	19%
13.	Eindhoven	58%	13.	Nijmegen	20%	13.	Nijmegen	18%
14.	Apeldoorn	58%	14.	Den Haag	20%	14.	Haarlem	18%
15.	Rotterdam	57%	15.	Groningen	19%	15.	Den Haag	17%
16.	Den Bosch	57%	16.	Eindhoven	18%	16.	Utrecht	17%
17.	Enschede	56%	17.	Den Bosch	16%	17.	Amsterdam	16%
18.	Zwolle	54%	18.	Utrecht	14%	18.	Amersfoort	16%
19.	Zoetermeer	51%	19.	Zoetermeer	13%	19.	Eindhoven	14%
20.	Haarlemmermeer	45%	20.	Amsterdam	13%	20.	Zoetermeer	10%

6. Ruimte voor fietsers - Draagvlak voor beleidsmaatregelen

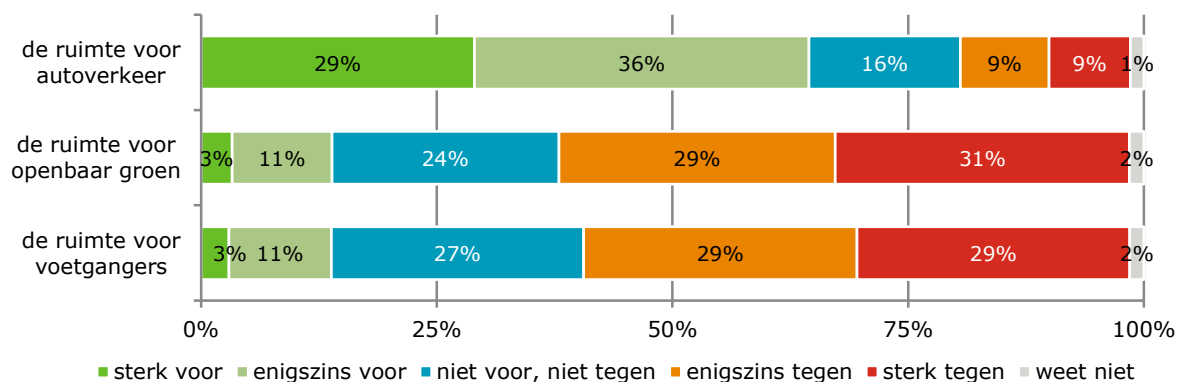
Als gemeenten ervoor kiezen om meer ruimte te maken voor fietsers, dan is een ruime meerderheid van de G20-inwoners van mening dat deze ruimte ten koste mag gaan van de ruimte voor autoverkeer (65%). Daarentegen is respectievelijk 60% en 58% van de inwoners er tegen dat extra ruimte voor fietsers ten koste gaat van de ruimte voor openbaar groen of voetgangers.

Onder de achterban van de PVV en het CDA is een minderheid voor de maatregel om ruimte voor fietsers ten koste te laten gaan van ruimte voor autoverkeer: 36% van de PVV kiezers en 46% van de CDA kiezers is enigszins of sterk voor deze maatregel. Onder de PVV kiezers is daarnaast geen meerderheid tegen het creëren van extra ruimte voor fietsers ten koste van openbaar groen en voetgangers. Respectievelijk 44% en 47% van de PVV kiezers is tegen deze maatregelen.

Zowel onder niet-autobezitters als autobezitters en zowel onder lager als hoger opgeleiden is de meerderheid het ermee eens dat extra ruimte voor fietsers ten koste mag gaan van ruimte voor autoverkeer. Een meerderheid onder deze groepen is tegen het maken van extra ruimte voor fietsers ten koste van de ruimte openbaar groen en voetgangers. Anders dan onder ouderen, is een minderheid onder jongeren van mening dat de ruimte van fietsers niet ten koste mag gaan van de ruimte voor openbaar groen en voetgangers (44% en 49%).

Figuur 5.

Als uw gemeente ervoor kiest om meer ruimte te maken voor fietsers, mag dit ten koste gaan van:



In Tabel 5 zijn de verschillen tussen gemeenten weergegeven in de mate waarin inwoners van mening zijn dat extra ruimte voor fietsers ten koste mag gaan van ruimte voor autoverkeer, openbaar groen en voetgangers.

Alleen in Haarlemmermeer is er een minderheid enigszins of sterk voor dat extra ruimte voor fietsers ten koste gaat van ruimte voor autoverkeer (49%). In Groningen kan de gemeente op het meeste verzet rekenen als de gemeente ervoor kiest om extra ruimte voor fietsers ten koste te laten gaan van ruimte voor openbaar groen. Dit geldt voor Zoetermeer als het gaat om de extra ruimte voor fietsers ten koste te laten gaan van de ruimte voor voetgangers.

Tabel 5.

Verschillen tussen gemeenten in % inwoners dat (enigszins/sterk) ervoor is dat ruimte voor fietsers ten koste gaat van...

AUTOVERKEER		OPENBAAR GROEN	VOETGANGERS					
1.	Amsterdam	78%	1.	Zaanstad	23%	1.	Tilburg	21%
2.	Zaanstad	78%	2.	Zwolle	19%	2.	Zwolle	19%
3.	Groningen	73%	3.	Apeldoorn	19%	3.	Haarlemmermeer	17%
4.	Amersfoort	72%	4.	Nijmegen	18%	4.	Apeldoorn	16%
5.	Utrecht	72%	5.	Enschede	18%	5.	Groningen	16%
6.	Den Haag	71%	6.	Tilburg	18%	6.	Arnhem	16%
7.	Enschede	66%	7.	Haarlemmermeer	18%	7.	Nijmegen	15%
8.	Breda	63%	8.	Amersfoort	16%	8.	Eindhoven	15%
9.	Den Bosch	62%	9.	Breda	16%	9.	Zaanstad	15%
10.	Rotterdam	59%	10.	Den Bosch	16%	10.	Rotterdam	14%
11.	Tilburg	59%	11.	Almere	15%	11.	Den Haag	14%
12.	Eindhoven	58%	12.	Utrecht	14%	12.	Breda	14%
13.	Almere	57%	13.	Arnhem	14%	13.	Amersfoort	14%
14.	Haarlem	57%	14.	Eindhoven	14%	14.	Utrecht	13%
15.	Arnhem	55%	15.	Rotterdam	13%	15.	Haarlem	13%
16.	Zwolle	55%	16.	Haarlem	12%	16.	Enschede	13%
17.	Zoetermeer	55%	17.	Zoetermeer	11%	17.	Den Bosch	12%
18.	Apeldoorn	51%	18.	Amsterdam	10%	18.	Almere	12%
19.	Nijmegen	51%	19.	Den Haag	9%	19.	Amsterdam	9%
20.	Haarlemmermeer	49%	20.	Groningen	9%	20.	Zoetermeer	7%

7. Bereikbaarheid - Draagvlak voor beleidsmaatregelen

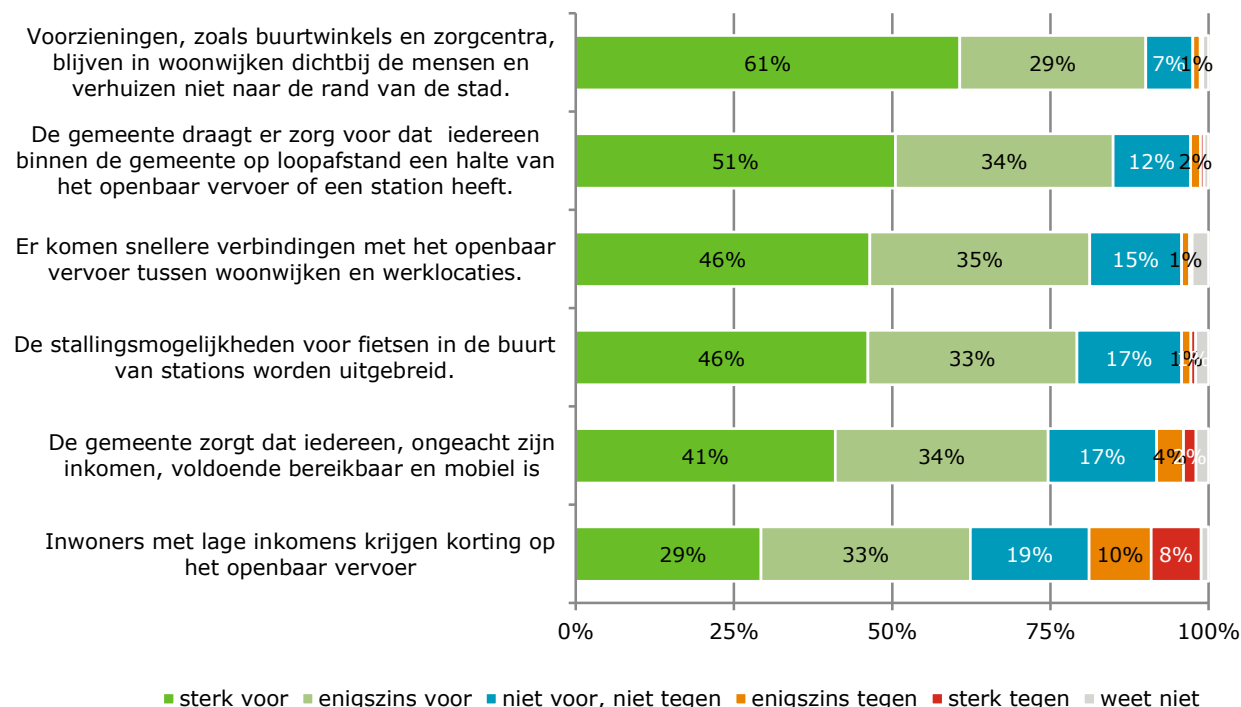
Alle voorgelegde beleidsmaatregelen om de bereikbaarheid voor alle inwoners in de G20 te verbeteren, kunnen rekenen op de steun van de meerderheid van de bevolking. Ervoor zorgen dat voorzieningen, zoals zorgcentra, niet naar de rand van de stad verhuizen kan op de meeste steun rekenen. 90% van de G20-inwoners is enigszins of sterk voor deze maatregel. Inwoners met lage inkomens korting geven op het openbaar vervoer kan rekenen op de steun van 61% van de bevolking van de G20.

Het geven van korting op openbaar vervoer aan inwoners met lage inkomens kan als enige maatregel niet rekenen op de meerderheid van de steun onder de achterban van alle politieke partijen. Onder de VVD kiezers is namelijk een minderheid voor deze maatregel (38%). Deze maatregel kan op de meeste steun rekenen onder de SP kiezers (82%).

Het grootste verschil tussen mensen met en zonder auto betreft steun voor korting op het openbaar vervoer voor lage inkomens: 71% van de mensen zonder auto en 58% van de mensen met auto steunen deze maatregel. Hoewel ouderen vaker dan jongeren achter de voorgelegde maatregelen staan, kunnen alle maatregelen onder zowel jongeren als ouderen rekenen op de steun van de meerderheid. Met name ervoor zorgen dat belangrijke voorzieningen, zoals zorgcentra, niet naar de rand van de stad verhuizen kan onder ouderen op veel steun rekenen (96%). Onder lager en hoger opgeleiden steunt een meerderheid alle voorgelegde maatregelen.

Figuur 6.

Kunt u aangeven in welke mate u voor of tegen de volgende maatregelen bent?



In Tabellen 6a en 6b zijn de verschillen weergegeven tussen de inwoners van de G20 in het draagvlak voor de voorgelegde beleidsmaatregelen om de bereikbaarheid in de gemeente voor alle inwoners te vergroten.

Alle voorgelegde beleidsmaatregelen kunnen op de steun van de meerderheid van de bevolking rekenen in de verschillende G20-gemeenten. De minste steun is er voor het geven van korting aan inwoners met lage inkomens in Zwolle (51%). In Amsterdam en Rotterdam staan respectievelijk 69% en 68% van de inwoners achter deze maatregel. Ervoor zorgen dat belangrijke voorzieningen niet naar de rand van de stad verhuizen kan gemiddeld rekenen op de meeste steun. Het draagvlak voor deze maatregel varieert van 79% in Tilburg tot 98% in Zoetermeer.

Tabel 6a.

Verschillen tussen gemeenten in % inwoners dat (enigszins/sterk) voor de beleidsmaatregelen is

VOORZIENINGEN DICHTBIJ		HALTE OP LOOPAFSTAND		SNELLERE VERBINDINGEN OV		
1.	Zoetermeer	98%	1. Amsterdam	94%	1. Amsterdam	87%
2.	Zaanstad	95%	2. Almere	91%	2. Den Haag	87%
3.	Amsterdam	94%	3. Rotterdam	87%	3. Zaanstad	87%
4.	Utrecht	94%	4. Utrecht	87%	4. Utrecht	87%
5.	Almere	94%	5. Den Bosch	87%	5. Eindhoven	84%
6.	Den Haag	93%	6. Haarlem	86%	6. Haarlemmermeer	83%
7.	Groningen	92%	7. Den Haag	86%	7. Rotterdam	83%
8.	Apeldoorn	91%	8. Zaanstad	85%	8. Groningen	82%
9.	Den Bosch	91%	9. Zoetermeer	85%	9. Amersfoort	82%
10.	Rotterdam	90%	10. Haarlemmermeer	82%	10. Almere	81%
11.	Nijmegen	90%	11. Nijmegen	82%	11. Zoetermeer	80%
12.	Enschede	89%	12. Groningen	81%	12. Nijmegen	80%
13.	Haarlemmermeer	89%	13. Amersfoort	81%	13. Haarlem	75%
14.	Arnhem	89%	14. Eindhoven	81%	14. Den Bosch	74%
15.	Amersfoort	89%	15. Breda	80%	15. Tilburg	74%
16.	Breda	84%	16. Enschede	79%	16. Arnhem	72%
17.	Zwolle	84%	17. Arnhem	78%	17. Apeldoorn	72%
18.	Eindhoven	83%	18. Tilburg	77%	18. Zwolle	71%
19.	Haarlem	81%	19. Zwolle	77%	19. Enschede	70%
20.	Tilburg	79%	20. Apeldoorn	76%	20. Breda	70%

Tabel 6b.

Verschillen tussen gemeenten in % inwoners dat (enigszins/sterk) voor de beleidsmaatregelen is

FIETSENSTALLINGEN		IEDEREEN BEREIKBAAR		KORTING OV LAGE INKOMENS		
1.	Amersfoort	88%	1. Utrecht	80%	1. Amsterdam	69%
2.	Groningen	87%	2. Groningen	78%	2. Rotterdam	68%
3.	Amsterdam	87%	3. Rotterdam	77%	3. Arnhem	68%
4.	Den Haag	86%	4. Zwolle	77%	4. Groningen	67%
5.	Utrecht	83%	5. Apeldoorn	77%	5. Apeldoorn	65%
6.	Zaanstad	82%	6. Amsterdam	76%	6. Nijmegen	64%
7.	Zoetermeer	82%	7. Nijmegen	76%	7. Breda	64%
8.	Eindhoven	81%	8. Arnhem	76%	8. Den Bosch	62%
9.	Haarlemmermeer	81%	9. Almere	76%	9. Eindhoven	61%
10.	Almere	79%	10. Zaanstad	75%	10. Tilburg	60%
11.	Rotterdam	79%	11. Zoetermeer	75%	11. Enschede	59%
12.	Enschede	76%	12. Breda	75%	12. Zoetermeer	59%
13.	Apeldoorn	74%	13. Amersfoort	74%	13. Utrecht	59%
14.	Tilburg	72%	14. Eindhoven	73%	14. Almere	58%
15.	Zwolle	71%	15. Den Bosch	73%	15. Zaanstad	58%
16.	Nijmegen	70%	16. Tilburg	73%	16. Haarlem	58%
17.	Den Bosch	70%	17. Enschede	72%	17. Haarlemmermeer	57%
18.	Breda	68%	18. Den Haag	69%	18. Den Haag	56%
19.	Haarlem	64%	19. Haarlemmermeer	69%	19. Amersfoort	54%
20.	Arnhem	61%	20. Haarlem	67%	20. Zwolle	51%

8. Ruimte voor Autoverkeer - Draagvlak voor beleidsmaatregelen

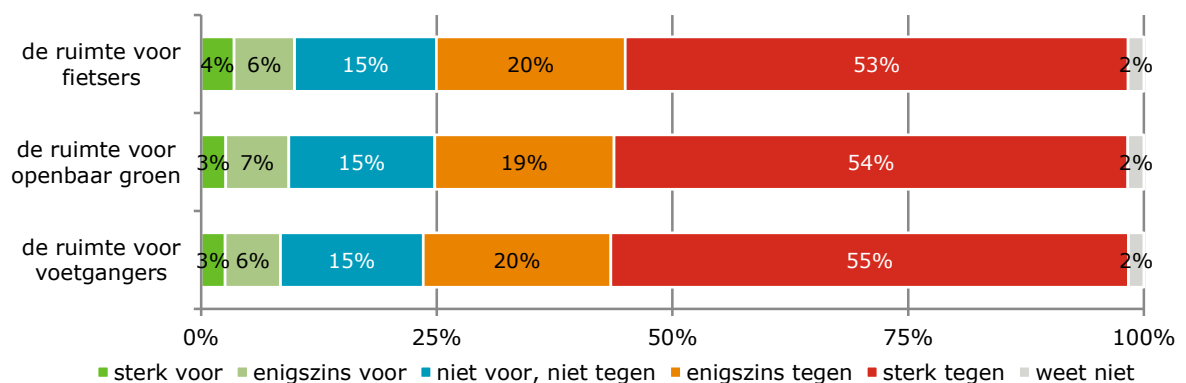
Inwoners van de G20 zijn eensgezind in hun mening over waar extra ruimte voor autoverkeer niet ten koste van mag gaan. Driekwart van de bevolking is enigszins of sterk tegen het creëren van extra ruimte voor autoverkeer ten koste van de ruimte voor fietsers, openbaar groen of voetgangers.

De kiezers van verschillende politieke partijen zijn ook eensgezind op dit thema. De relatief grootste steun voor het creëren van extra ruimte voor autoverkeer ten koste van ruimte voor fietsers is er onder PVV achterban (23%). Van de VVD kiezers steunt 15% en 4% van de GroenLinks kiezers deze maatregel.

Jongeren zijn vaker dan ouderen van mening dat extra ruimte voor autoverkeer ten koste mag gaan van de ruimte voor fietsers, openbaar groen en voetgangers. Zo vindt 18% van de jongeren dat de ruimte voor autoverkeer ten koste mag gaan van de ruimte voor fietsers, terwijl 7% van de ouderen dit vindt. Noch lager en hoger opgeleiden, noch autobezitters en niet-autobezitters zijn verdeeld over deze beleidsmaatregelen.

Figuur 7.

Als uw gemeente ervoor kiest om meer ruimte te maken voor autoverkeer, mag dit ten koste gaan van:



In Tabel 7 zijn de verschillen tussen gemeenten weergegeven in de mate waarin inwoners van mening zijn dat extra ruimte voor autoverkeer ten koste mag gaan van ruimte voor fietsers, openbaar groen en voetgangers.

In alle gemeenten is er weinig steun voor het creëren van extra ruimte voor autoverkeer ten koste van ruimte voor fietsers, openbaar groen en voetgangers. De grootste steun is er in Den Bosch voor het creëren van extra ruimte voor autoverkeer ten koste van ruimte voor openbaar groen (18%). De minste steun is er voor het creëren van extra ruimte voor autoverkeer ten koste van ruimte voor voetgangers in Zaanstad en Zoetermeer (4%).

Tabel 7.

Verschillen tussen gemeenten in % inwoners dat (enigszins/sterk) ervoor is dat ruimte voor autoverkeer ten koste gaat van...

FIETSERS		OPENBAAR GROEN		VOETGANGERS				
1.	Tilburg	16%	1.	Den Bosch	18%	1.	Haarlem	16%
2.	Den Bosch	15%	2.	Nijmegen	15%	2.	Haarlemmermeer	13%
3.	Haarlem	14%	3.	Tilburg	14%	3.	Zwolle	13%
4.	Haarlemmermeer	14%	4.	Zwolle	14%	4.	Nijmegen	12%
5.	Apeldoorn	14%	5.	Haarlemmermeer	14%	5.	Tilburg	12%
6.	Enschede	14%	6.	Apeldoorn	13%	6.	Den Bosch	11%
7.	Nijmegen	14%	7.	Haarlem	12%	7.	Almere	11%
8.	Zwolle	13%	8.	Enschede	12%	8.	Enschede	11%
9.	Arnhem	12%	9.	Utrecht	12%	9.	Apeldoorn	11%
10.	Rotterdam	12%	10.	Breda	10%	10.	Eindhoven	10%
11.	Amersfoort	10%	11.	Zoetermeer	10%	11.	Amersfoort	9%
12.	Eindhoven	10%	12.	Groningen	9%	12.	Den Haag	8%
13.	Breda	10%	13.	Arnhem	8%	13.	Arnhem	8%
14.	Utrecht	10%	14.	Rotterdam	8%	14.	Rotterdam	7%
15.	Almere	8%	15.	Eindhoven	8%	15.	Utrecht	7%
16.	Groningen	8%	16.	Amersfoort	8%	16.	Breda	7%
17.	Zaanstad	7%	17.	Almere	8%	17.	Groningen	5%
18.	Den Haag	6%	18.	Zaanstad	6%	18.	Amsterdam	5%
19.	Zoetermeer	6%	19.	Den Haag	6%	19.	Zaanstad	4%
20.	Amsterdam	5%	20.	Amsterdam	5%	20.	Zoetermeer	4%

Bijlage

Moet de gemeente meer of minder doen?

Bijlage 1a.

Verschillen tussen aanhang politieke partijen in % dat vindt dat gemeente (veel) meer moet doen (per thema)

CO ₂ -UITSTOOT		LUCHTKWALITEIT		OPENBAAR GROEN				
1.	GroenLinks	81%	1.	GroenLinks	81%	1.	GroenLinks	61%
2.	PvdA	67%	2.	PvdA	70%	2.	SP	58%
3.	SP	66%	3.	SP	64%	3.	PvdA	55%
4.	D66	57%	4.	D66	63%	4.	PVV	51%
5.	CDA	56%	5.	CDA	58%	5.	CDA	45%
6.	VVD	40%	6.	VVD	42%	6.	VVD	41%
7.	PVV	29%	7.	PVV	34%	7.	D66	41%

Bijlage 1b.

Verschillen tussen aanhang politieke partijen in % dat vindt dat gemeente (veel) meer moet doen (per thema)

RUIMTE FIETSERS		BEREIKBAARHEID		RUIMTE AUTOVERKEER				
1.	GroenLinks	62%	1.	SP	56%	1.	PVV	26%
2.	PvdA	62%	2.	PVV	47%	2.	VVD	17%
3.	SP	59%	3.	PvdA	47%	3.	CDA	5%
4.	D66	52%	4.	GroenLinks	41%	4.	SP	5%
5.	CDA	50%	5.	VVD	39%	5.	PvdA	4%
6.	VVD	44%	6.	CDA	39%	6.	D66	4%
7.	PVV	25%	7.	D66	32%	7.	GroenLinks	3%

Luchtkwaliteit - Draagvlak voor beleidsmaatregelen

Bijlage 2a.

Verschillen tussen aanhang politieke partijen in % dat voor de beleidsmaatregelen is

OV ZONDER UITSTOOT		GEEN VERVUILENDE AUTO'S BINNENSTAD		WOONBUURTEN VOOR BESTEMMINGSVRKEER				
1.	GroenLinks	95%	1.	GroenLinks	92%	1.	GroenLinks	77%
2.	D66	91%	2.	D66	87%	2.	PvdA	75%
3.	SP	88%	3.	PvdA	82%	3.	D66	69%
4.	PvdA	88%	4.	SP	79%	4.	SP	69%
5.	CDA	79%	5.	CDA	79%	5.	VVD	49%
6.	VVD	74%	6.	VVD	64%	6.	CDA	47%
7.	PVV	73%	7.	PVV	47%	7.	PVV	43%

Bijlage 2b.

Verschillen tussen aanhang politieke partijen in % dat voor de beleidsmaatregelen is

GEVOELIGE ZONES AUTOVRIJ		SPREIDING VERKEER			
1.	GroenLinks	73%	1.	SP	68%
2.	SP	72%	2.	D66	66%
3.	PvdA	70%	3.	PvdA	62%
4.	D66	64%	4.	GroenLinks	62%
5.	CDA	54%	5.	VVD	59%
6.	VVD	46%	6.	CDA	59%
7.	PVV	43%	7.	PVV	49%

CO₂ - Draagvlak voor beleidsmaatregelen

Bijlage 3a.

Verschillen tussen aanhang politieke partijen in % dat voor de beleidsmaatregelen is

DEELAUTO'S		ALLEEN UITSTOOTVRIJ VERKEER		WIJKEN AUTOLUW				
1.	GroenLinks	81%	1.	GroenLinks	74%	1.	GroenLinks	75%
2.	PvdA	73%	2.	PvdA	61%	2.	PvdA	64%
3.	D66	66%	3.	SP	59%	3.	D66	58%
4.	SP	62%	4.	D66	56%	4.	SP	54%
5.	CDA	52%	5.	VVD	40%	5.	VVD	39%
6.	VVD	38%	6.	CDA	38%	6.	CDA	33%
7.	PVV	32%	7.	PVV	24%	7.	PVV	19%

Bijlage 3b.

Verschillen tussen aanhang politieke partijen in % dat voor de beleidsmaatregelen is

MINDER PARKEERPLAATSEN		HOGER PARKEERTARIEF			
1.	GroenLinks	54%	1.	GroenLinks	51%
2.	PvdA	48%	2.	PvdA	44%
3.	SP	41%	3.	SP	36%
4.	D66	38%	4.	D66	34%
5.	CDA	21%	5.	CDA	24%
6.	VVD	16%	6.	VVD	18%
7.	PVV	13%	7.	PVV	12%

Ruimte voor Openbaar Groen - Draagvlak voor beleidsmaatregelen

Bijlage 4.

Verschillen tussen aanhang politieke partijen in % dat ervoor is dat ruimte voor groen ten koste gaat van...

AUTOVERKEER		VOETGANGERS		FIETSERS	
1.	GroenLinks 83%	1.	PVV 34%	1.	PVV 33%
2.	D66 78%	2.	CDA 27%	2.	CDA 24%
3.	PvdA 75%	3.	PvdA 19%	3.	VVD 23%
4.	SP 65%	4.	VVD 18%	4.	PvdA 20%
5.	VVD 49%	5.	SP 18%	5.	SP 18%
6.	PVV 47%	6.	D66 14%	6.	D66 16%
7.	CDA 47%	7.	GroenLinks 12%	7.	GroenLinks 11%

Ruimte voor Fietsers - Draagvlak voor beleidsmaatregelen

Bijlage 5.

Verschillen tussen aanhang politieke partijen in % dat ervoor is dat ruimte voor fietsers ten koste gaat van...

AUTOVERKEER		OPENBAAR GROEN		VOETGANGERS	
1.	GroenLinks 87%	1.	PVV 26%	1.	PVV 22%
2.	PvdA 84%	2.	VVD 19%	2.	VVD 17%
3.	D66 81%	3.	D66 16%	3.	CDA 17%
4.	SP 71%	4.	CDA 14%	4.	D66 14%
5.	VVD 51%	5.	SP 14%	5.	PvdA 14%
6.	CDA 46%	6.	PvdA 12%	6.	GroenLinks 11%
7.	PVV 36%	7.	GroenLinks 7%	7.	SP 11%

Bereikbaarheid - Draagvlak voor beleidsmaatregelen

Bijlage 6a.

Verschillen tussen aanhang politieke partijen in % dat voor beleidsmaatregelen is

VOORZIENINGEN DICHTBIJ		HALTE OP LOOPAFSTAND		SNELLERE VERBINDINGEN OV				
1.	GroenLinks	96%	1.	GroenLinks	92%	1.	D66	87%
2.	SP	94%	2.	PvdA	92%	2.	PvdA	86%
3.	PvdA	93%	3.	D66	90%	3.	CDA	85%
4.	D66	90%	4.	SP	89%	4.	GroenLinks	85%
5.	PVV	87%	5.	PVV	79%	5.	SP	85%
6.	VVD	85%	6.	CDA	78%	6.	VVD	82%
7.	CDA	82%	7.	VVD	77%	7.	PVV	75%

Tabel 6b.

Verschillen tussen aanhang politieke partijen in % dat voor beleidsmaatregelen is

FIETSENSTALLINGEN		IEDEREEN BEREIKBAAR		KORTING OV LAGE INKOMENS				
1.	CDA	89%	1.	SP	84%	1.	SP	82%
2.	GroenLinks	88%	2.	GroenLinks	81%	2.	GroenLinks	78%
3.	PvdA	87%	3.	PvdA	79%	3.	PvdA	72%
4.	D66	86%	4.	D66	76%	4.	PVV	58%
5.	SP	83%	5.	CDA	75%	5.	CDA	58%
6.	VVD	78%	6.	PVV	71%	6.	D66	55%
7.	PVV	66%	7.	VVD	58%	7.	VVD	38%

Ruimte voor Autoverkeer - Draagvlak voor beleidsmaatregelen

Bijlage 7.

Verschillen tussen aanhang politieke partijen in % dat ervoor is dat ruimte voor autoverkeer ten koste gaat van...

FIETSERS		OPENBAAR GROEN		VOETGANGERS	
1. PVV	23%	1. PVV	16%	1. PVV	19%
2. VVD	15%	2. VVD	15%	2. VVD	12%
3. CDA	8%	3. D66	8%	3. CDA	9%
4. D66	7%	4. CDA	8%	4. D66	7%
5. PvdA	7%	5. PvdA	7%	5. PvdA	6%
6. SP	7%	6. SP	7%	6. SP	6%
7. GroenLinks	4%	7. GroenLinks	4%	7. GroenLinks	4%